A°. 1933. N°. 95.



PUBLICATIEBLAD.

BESCHIKKING *van den 15den September 1933, No. 1068, bepalende de plaatsing in het Publicatieblad van het Koninklijk besluit van den 12den Juli 1933 (Staatsblad No. 365), bepalende de bekendmaking in het Staatsblad van het op 12 October 1929 te Warschau gesloten verdrag tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer alsmede van het daarbij behoorende additioneel protocol (Staatsblad 1933, No. 149).*

DE WAARNEMEND GOUVERNEUR van Curaçao,

Gelezen de missive d.d. 3 Augustus 1933, 5de Afdeeling, No. 8/421, van den Minister van Staat, Minister van Koloniën, waarbij ter bekendmaking is ontvangen het Koninklijk besluit van den 12den Juli 1933 (Staatsblad No. 365), bepalende de bekendmaking in het Staatsblad van het op 12 October 1929 te Warschau gesloten verdrag tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer alsmede van het daarbij behoorende additioneel protocol (Staatsblad 1933, No. 149).

Heeft goedgevonden te bepalen:

dat voormeld Koninklijk besluit van den 12den Juli 1933 (Staatsblad No. 365), nevens afschrift dezer beschikking, in het Publicatieblad zal worden geplaatst.

De Waarnemend Gouverneur voornoemd,
H. SCHOTBORGH.

Uitgegeven den 18den September 1933.
De Gouvernements-Secretaris,
GRONEMEIJER.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Gezien de wet van 6 April 1933 (*Staatsblad* n°. 149), houdende goedkeuring van het op 12 October 1929 te *Warschau* gesloten verdrag tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer alsmede van het daarbij behoorende additioneel protocol, waarvan een afdruk en een vertaling bij dit besluit zijn gevoegd;

Overwegende dat genoemd verdrag met bijbehoorend protocol door Ons is bekrachtigd en dat Onze akte van bekrachtiging op 1 Juli 1933 te *Warschau* in de archieven van het Poolsche Ministerie van Buitenlandsche Zaken is nedergelegd;

Overwegende dat Wij bij de bekrachtiging geen gebruik hebben gemaakt van de bevoegdheid die Wij Ons bij artikel II van bovengenoemde wet hebben voorbehouden;

Overwegende mede dat het verdrag met protocol op 29 September 1933 voor *Nederland*, *Nederlandsch-Indië*, *Suriname* en *Curaçao* zal in werking treden;

Op de voordracht van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken van 7 Juli 1933, Directie van het Protocol n°. 22220;

Hebben goedgevonden en verstaan:

meergenoemd verdrag en protocol alsmede de vertalingen daarvan te doen bekendmaken door de plaatsing van dit besluit in het *Staatsblad*.

Onze Ministers, Hoofden van Departementen van Algemeen Bestuur zijn, ieder voor zooveel hem aangaat, belast met de uitvoering van hetgeen ten deze wordt vereischt.

's-Gravenhage, den 12den Juli 1933.

WILHELMINA.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
DE GRAEFF.

Uitgegeven den *vijf en twintigsten* Juli 1933.

De Minister van Justitie,
VAN SCHAIK.

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.

Le Président du Reich Allemand, le Président fédéral de la République d'Autriche, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président des Etats-Unis du Brésil, Sa Majesté le Roi des Bulgares, le Président du Gouvernement Nationaliste de la République de Chine, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Egypte, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef d'Etat de la République d'Estonie, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des territoires Britanniques au Delà des Mers, Empereur des Indes, le Président de la République Hellénique, Son Altesse Sérénissime le Régent du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, Son Altesse Royale la Grande Duchesse de Luxembourg, le Président des Etats-Unis du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République de Pologne, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi de Suède, le Conseil Fédéral Suisse, le Président de la République Tchécoslovaque, le Comité Central Exécutif de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes, le Président des Etats-Unis du Venezuela, Sa Majesté le Roi de Yougoslavie,

ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du transport aérien international en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

à cet effet ont nommé leurs Plénipotentiaires respectifs lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la Convention suivante :

CHAPITRE PREMIER.

Objet — Définitions.

Article premier.

(1) La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

(2) Est qualifié ,,transport international'', au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

(3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante

Article 2.

(1) La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1er.

(2) Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II.

Titres de transport.

SECTION I. — BILLET DE PASSAGE.

Article 3.

(1) Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes:

a) le lieu et la date de l'émission;

b) les points de départ et de destination;

c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

(2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

SECTION II. — BULLETIN DE BAGAGES.

Article 4.

(1) Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

(2) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

(3) Il doit contenir les mentions suivantes:

a) le lieu et la date de l'émission;

b) les points de départ et de destination;

c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

d) le numéro du billet de passage;

e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;

f) le nombre et le poids des colis;

g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22 alinéa 2;

h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

(4) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres *d), f), h)*, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section III. — Lettre de transport aérien.

Article 5.

(1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé: ,,lettre de transport aérien''; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

(2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

Article 6.

(1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

(2) Le premier exemplaire porte la mention ,,pour le transporteur''; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention ,,pour le destinataire''; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

(3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

(4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

(5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article 7.

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 8.

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes:

a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;

b) les points de départ et de destination;

c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

d) le nom et l'adresse de l'expéditeur;

e) le nom et l'adresse du premier transporteur;

f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu;

g) la nature de la marchandise;

h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis;

i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise;

j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage;

k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer;

l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais;

m) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;

n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien;

o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien;

p) le délai de transport et indication sommaire de la voie à suivre (*via*) s'ils ont été stipulés;

q) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

Article 9.

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 [*a)* à *i)* inclusivement et *q)*], le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Article 10.

(1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

(2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Article 11.

(1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

(2) Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12.

(1) L'expéditeur a le droit sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

(2) Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

(3) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

(4) Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13.

(1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

(2) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

(3) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours aprés qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14.

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Article 15.

(1) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

(2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Article 16.

(1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

(2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

CHAPITRE III.

Responsabilité du transporteur.

Article 17.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Article 18.

(1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou

de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

(2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

(3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un evénement survenu pendant le transport aérien.

Article 19.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20.

(1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

(2) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Article 21.

(1) Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 22.

(1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt cinq mille francs. Dans le cas où, d'après la loi

du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

(2) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

(3) En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.

(4) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demie milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Article 23.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 24.

(1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

(2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Article 25.

(1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

(2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Article 26.

(1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

(2) En cas d'avarie le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

(3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

(4) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 27.

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente Convention, s'exerce contre ses ayants droit.

Article 28.

(1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il

possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

(2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Article 29.

(1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

(2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 30.

(1) Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

(2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

(3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE IV.

Dispositions relatives aux transports combinés.

Article 31.

(1) Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les

stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

(2) Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

CHAPITRE V.

Dispositions générales et finales.

Article 32.

(1) Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28 alinéa 1.

Article 33.

Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

Article 34.

La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35.

Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 36.

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

Article 37.

(1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

(2) Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

(3) Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

Article 38.

(1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

(2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

(3) L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

Article 39.

(1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

(2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 40.

(1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'Elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

(2) En conséquence Elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

(3) Elles pourront aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Article 41.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Varsovie le 12 octobre 1929 restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

Pour l'Allemagne:

(—) R. Richter
(—) Dr. A. Wegerdt
(—) Dr. E. Albrecht
(—) Dr. Otto Riese

Pour l'Autriche:

(—) Strobele
(—) Reinoehl

Pour la Belgique:

(—) Bernard de l'Escaille

Pour les Etats-Unis du Brésil:

(—) Alcibiades Peçanha

Pour la Bulgarie:

Pour la Chine:

Pour le Danemark:

(—) L. Ingerslev
(—) Knud Gregersen

Pour l'Egypte:

Pour l'Espagne:

(—) Silvio Fernandez Vallin

Pour l'Estonie:

Pour la Finlande:

Pour la France:

(—) Pierre Etienne Flandin
(—) Georges Ripert

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord:

(—) A. H. Dennis
(—) Orme Clarke
(—) R. L. Megarry

Pour le Commonwealth d'Australie:

(—) A. H. Dennis
(—) Orme Clarke
(—) R. L. Megarry

Pour l'Union Sud-Africaine:

(—) A. H. Dennis
(—) Orme Clarke
(—) R. L. Megarry

Pour la République Hellénique:

(—) G. Lagoudakis

Pour la Hongrie:

Pour l'Italie:

(—) A. Giannini

Pour le Japon:

(—) Kazuo Nishikawa

Pour la Lettonie:

(—) M. Nukša

Pour le Luxembourg:

(—) E. Arendt

Pour le Mexique:

Pour la Norvège:

(—) Niels Christian Dittleff

Pour les Pays-Bas:

(—) W. B. Engelbrecht

Pour la Pologne:

(—) Auguste Zaleski

(—) Alfons Kühn

Pour la Roumanie:

(—) G. Cretziano

Pour la Suède:

Pour la Suisse:

(—) Edm. Pittard

(—) Dr. F. Hess

Pour la Tchécoslovaquie:

(—) Dr. V. Girsa

Pour l'Union des Républiques Socialistes Soviétistes:

(—) Kotzubinsky

Pour le Venezuela:

Pour la Yougoslavie:

(—) Ivo de Giulli

PROTOCOLE ADDITIONNEL.

Ad article 2.

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2 alinéa premier, de la présente Convention ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.

Pour l'Allemagne:

(—) R. Richter

(—) Dr. A. Wegerdt

(—) Dr. E. Albrecht

(—) Dr. iur. Otto Riese

Pour l'Autriche:

(—) Strobele

(—) Reinoehl

Pour la Belgique:

(—) Bernard de l'Escaille

Pour les Etats-Unis du Brésil:

(—) Alcibiades Peçanha

Pour la Bulgarie:

Pour la Chine:

Pour le Danemark:

(—) L. Ingerslev

(—) Knud Gregersen

Pour l'Egypte:

Pour l'Espagne:

(—) Silvio Fernandez Vallin

Pour l'Estonie:

Pour la Finlande:

Pour la France:

(—) Pierre Etienne Flandin
(—) Georges Ripert

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord:

(—) A. H. Dennis
(—) Orme Clarke
(—) R. L. Megarry

Pour le Commonwealth d'Australie:

(—) A. H. Dennis
(—) Orme Clarke
(—) R. L. Megarry

Pour l'Union Sud-Africaine:

(—) A. H. Dennis
(—) Orme Clarke
(—) R. L. Megarry

Pour la République Hellénique:

(—) G. Lagoudakis

Pour la Hongrie:

Pour l'Italie:

(—) A. Giannini

Pour le Japon:

(—) Kazuo Nishikawa

Pour la Lettonie:

(—) M. Nukša

Pour le Luxembourg:

(—) E. Arendt

Pour le Mexique:

Pour la Norvège:

(—) Niels Christian Dittleff

Pour les Pays-Bas:

(—) W. B. Engelbrecht

Pour la Pologne:

(—) Auguste Zaleski
(—) Alfons Kühn

Pour la Roumanie:

(—) G. Cretziano

Pour la Suède:

Pour la Suisse:

(—) Edm. Pittard
(—) Dr. F. Hess

Pour la Tchécoslovaquie:

(—) Dr. V. Girsa

Pour l'Union des Républiques Socialistes Soviétistes:

(—) Kotzubinsky

Pour le Venezuela:

Pour la Yougoslavie:

(—) Ivo de Giulli

VERTALING.

VERDRAG

tot het brengen van eenheid in eenige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer.

(Opsomming van Staatshoofden)

het nut erkend hebbende van op eenvormige wijze de voorwaarden van het internationale luchtvervoer te regelen met betrekking tot de voor dit vervoer gebezigde documenten en de aansprakelijkheid van den vervoerder,

hebben tot dat doel benoemd hunne respectievelijke gevolmachtigden die, behoorlijk gemachtigd, het volgende verdrag hebben gesloten en onderteekend:

HOOFDSTUK I.

Onderwerp. Definities.

Artikel 1.

1) Dit Verdrag is toepasselijk op alle internationaal vervoer van personen, bagage of goederen, dat met luchtvaartuigen tegen betaling plaats heeft. Het is eveneens toepasselijk op het kosteloos vervoer met luchtvaartuigen, door een luchtvervoeronderneming bewerkstelligd.

2) Onder „internationaal vervoer" in den zin van dit Verdrag wordt verstaan alle vervoer, waarbij in den geest als tusschen partijen is overeengekomen, de plaats van vertrek en van bestemming, zij er al dan niet onderbreking van het vervoer of overlading, zijn gelegen hetzij op het grondgebied van twee Hooge Verdragsluitende Partijen, hetzij op het grondgebied van een enkele Hooge Verdragsluitende Partij, indien

een tusschenlanding wordt voorzien binnen een gebied, onderworpen aan de souvereiniteit, aan de suzereiniteit, aan het mandaat of aan het gezag van een andere Mogendheid, ook als dat is een niet-Verdragsluitende. Het vervoer, zonder een zoodanige tusschenlanding, tusschen gebieden, onderworpen aan de souvereiniteit, aan de suzereiniteit, aan het mandaat of aan het gezag van dezelfde Hooge Verdragsluitende Partij, wordt niet beschouwd als internationaal in den zin van dit Verdrag.

3) Het vervoer, te bewerkstelligen achtereenvolgens door verschillende luchtvervoerders, wordt voor de toepassing van dit Verdrag geacht een enkel vervoer te vormen, wanneer het door de partijen als een enkele handeling is beschouwd, of het nu in den vorm van een enkele overeenkomst, dan wel in den vorm van een reeks van overeenkomsten is gesloten, en het verliest zijn internationaal karakter niet door de omstandigheid, dat een enkele overeenkomst of een reeks van overeenkomsten ten volle moeten worden uitgevoerd binnen een gebied, onderworpen aan de souvereiniteit, aan de suzereiniteit, aan het mandaat of aan het gezag van eenzelfde Hooge Verdragsluitende Partij.

Artikel 2.

1) Het Verdrag is op vervoer, bewerkstelligd door den Staat of door andere openbare lichamen, van toepassing onder de voorwaarden, bedoeld in artikel 1.

2) Van de toepassing van dit Verdrag is uitgezonderd het vervoer, bewerkstelligd onder vigueur van internationale postverdragen.

HOOFDSTUK II.

Vervoerbewijzen.

DEEL I. REISBILJET.

Artikel 3.

1) Bij het vervoer van reizigers is de vervoerder verplicht een reisbiljet uit te reiken, dat de volgende gegevens moet bevatten:

a) de plaats en den datum van afgifte;

b) de plaatsen van vertrek en van bestemming;

c) de tusschenlandingen, die zijn voorzien, behoudens de bevoegdheid van den vervoerder om te bedingen, dat hij in geval

van noodzaak daarin verandering kan brengen, en zonder dat die verandering het vervoer zijn internationaal karakter kan doen verliezen;

d) den naam en het adres van den vervoerder of de vervoerders;

e) de mededeeling, dat het vervoer onderworpen is aan de regeling, die bij dit Verdrag omtrent de aansprakelijkheid is getroffen.

2) Het ontbreken van het biljet, een onnauwkeurigheid daarin of het verlies van het biljet heeft invloed noch op het bestaan, noch op de geldigheid van de vervoerovereenkomst, welke desongeacht zal zijn onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag. Indien evenwel de vervoerder den reiziger aanneemt, zonder dat een reisbiljet is uitgereikt, heeft hij niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van dit Verdrag, welke zijne aansprakelijkheid uitsluiten of beperken.

DEEL II. BAGAGEBILJET.

Artikel 4.

1) Bij het vervoer van bagage, daaronder niet begrepen kleine voorwerpen voor persoonlijk gebruik, die de reiziger bij zich houdt, is de vervoerder verplicht een bagagebiljet uit te reiken.

2) Het bagagebiljet wordt opgemaakt in twee exemplaren, het eene voor den reiziger, het andere voor den vervoerder.

3) Het moet de volgende gegevens bevatten:

a) de plaats en den datum van de uitgifte;

b) de plaatsen van vertrek en van bestemming;

c) den naam en het adres van den vervoerder of de vervoerders;

d) het nummer van het reisbiljet;

e) de mededeeling, dat de afgifte van de bagage geschiedt aan den houder van het bewijs;

f) het aantal en het gewicht van de colli;

g) het bedrag der waarde, aangegeven overeenkomstig artikel 22, tweede lid;

h) de mededeeling, dat het vervoer is onderworpen aan de regeling, die bij dit Verdrag omtrent de aansprakelijkheid is getroffen.

4) Het ontbreken van het bagagebiljet, een onnauwkeurigheid daarin, of het verlies van het biljet heeft invloed noch op het bestaan, noch op de geldigheid van de vervoerovereenkomst, welke desongeacht zal zijn onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag. Indien evenwel de vervoerder de bagage aanneemt, zonder dat een biljet is uitgereikt, of indien het biljet niet de gegevens bevat, bedoeld onder de letters *d*), *f*), *h*), heeft de vervoerder niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van dit Verdrag, welke zijn aansprakelijkheid uitsluiten of beperken.

Deel III. Luchtvrachtbrief.

Artikel 5.

1) Elke vervoerder van goederen heeft het recht van den afzender te vorderen een bewijsstuk, „luchtvrachtbrief" genaamd, op te maken en af te geven; elke afzender heeft het recht van den vervoerder te vorderen dat stuk aan te nemen.

2) Echter is het ontbreken van dat bewijsstuk, een onnauwkeurigheid daarin of het verlies van dat stuk van invloed noch op het bestaan noch op de geldigheid van de vervoerovereenkomst, welke desongeacht onderworpen is aan de bepalingen van dit Verdrag, behoudens de voorschriften van artikel 9.

Artikel 6.

1) De luchtvrachtbrief wordt door den afzender opgemaakt in drie oorspronkelijke exemplaren en afgegeven met de goederen.

2) Het eerste exemplaar bevat de vermelding „voor den vervoerder"; het wordt geteekend door den afzender. Het tweede exemplaar bevat de vermelding „voor den geadresseerde"; het wordt geteekend door den afzender en den vervoerder en het gaat met de goederen mede. Het derde exemplaar wordt geteekend door den vervoerder en door dezen uitgereikt aan den afzender, na ontvangst van de goederen.

3) De handteekening van den vervoerder moet worden geplaatst dadelijk bij het aannemen van de goederen.

4) De handteekening van den vervoerder kan worden vervangen door een stempel; die van den afzender kan worden gedrukt of vervangen door een stempel.

5) Indien op verzoek van den afzender de vervoerder den luchtvrachtbrief opmaakt, wordt hij behoudens tegenbewijs geacht te handelen voor rekening van den afzender.

Artikel 7.

Wanneer er verscheidene colli zijn, heeft de vervoerder van goederen het recht van den afzender te vorderen, verschillende luchtvrachtbrieven op te maken.

Artikel 8.

De luchtvrachtbrief moet de volgende gegevens bevatten:

a) de plaats, waar het stuk is opgemaakt, en den datum, waarop dit is geschied;

b) de plaatsen van vertrek en van bestemming;

c) de tusschenlandingen, die zijn voorzien, behoudens de bevoegdheid van den vervoerder om te bedingen, dat hij daarin, in geval van noodzaak, verandering kan brengen en zonder dat die verandering het vervoer zijn internationaal karakter kan doen verliezen;

d) den naam en het adres van den afzender;

e) den naam en het adres van den eersten vervoerder;

f) den naam en het adres van den geadresseerde, zoo noodig;

g) den aard van de goederen;

h) het aantal, de wijze van verpakking, de bijzondere kenmerken of de nummers der colli;

i) het gewicht, de hoeveelheid, den omvang of de afmetingen der goederen;

j) den uiterlijken staat van de goederen en van de verpakking;

k) den vervoerprijs, indien die is bedongen, den datum en de plaats van betaling en de persoon, die moet betalen;

l) indien de verzending tegen rembours geschiedt, den prijs der goederen en mogelijk het bedrag der kosten;

m) het bedrag van de waarde, aangegeven overeenkomstig artikel 22, tweede lid;

n) het aantal exemplaren van den luchtvrachtbrief;

o) de aan den vervoerder overgegeven stukken, om mede te gaan met den luchtvrachtbrief;

p) den duur van het vervoer en een beknopte aanwijzing van de te volgen route (*via*), indien die zijn bedongen;

q) de mededeeling, dat het vervoer onderworpen is aan de regeling, welke bij dit Verdrag omtrent de aansprakelijkheid is getroffen.

Artikel 9.

Indien de vervoerder goederen aanneemt, zonder dat een luchtvrachtbrief is opgemaakt, of indien deze brief niet al de gegevens bevat, genoemd in artikel 8 (*a* t/m *i* en *q*), heeft de vervoerder niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van dit Verdrag, welke zijne aansprakelijkheid uitsluiten of beperken.

Artikel 10.

1) De afzender is aansprakelijk voor de juistheid van de mededeelingen en de verklaringen betreffende de goederen, welke hij op den luchtvrachtbrief aanteekent.

2) Hij draagt de aansprakelijkheid voor alle schade, door den vervoerder of door anderen als gevolg van zijn onnauwkeurige, onjuiste of onvolledige mededeelingen en verklaringen geleden.

Artikel 11.

1) De luchtvrachtbrief strekt, behoudens tegenbewijs, tot bewijs van het sluiten van de overeenkomst, van de ontvangst van de goederen en van de voorwaarden van het vervoer.

2) De opgaven in den luchtvrachtbrief betreffende het gewicht, de afmetingen en de verpakking der goederen, alsook betreffende het aantal der colli, hebben kracht van bewijs, behoudens tegenbewijs; die betreffende de hoeveelheid, den omvang en den toestand der goederen strekken tegenover den vervoerder enkel tot bewijs, voor zoover zij door dezen juist zijn bevonden in tegenwoordigheid van den afzender, en dit is vastgesteld in den luchtvrachtbrief, of indien het betreft opgaven betreffende den uiterlijken staat der goederen.

Artikel 12.

1) De afzender heeft het recht, onder voorwaarde, dat hij al de uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende verplichtingen naleeft, over de goederen te beschikken, hetzij door deze op het luchtvaartterrein van vertrek of van bestemming terug te nemen, hetzij door deze gedurende de reis tijdens een landing op te houden, hetzij door deze te doen afleveren op de plaats van bestemming of tijdens de reis aan een anderen persoon dan den op den luchtvrachtbrief aangegeven geadresseerde, hetzij door terugzending te vragen naar het luchtvaartterrein van vertrek, voor zoover de uitoefening van dat recht noch aan den vervoerder, noch aan de andere afzenders nadeel doet, en met de verplichting de daaruit voortspruitende kosten te vergoeden.

2) In geval het uitvoeren van de opdrachten van den afzender onmogelijk is, moet de vervoerder dezen daarvan onmiddellijk verwittigen.

3) Indien de vervoerder handelt naar de opdrachten van den afzender inzake de beschikking over de goederen, zonder overlegging te eischen van het aan dezen afgegeven exemplaar van den luchtvrachtbrief, zal hij, behoudens verhaal op den afzender, verantwoordelijk zijn voor de schade, die door dit feit zou kunnen worden veroorzaakt aan hem, die op regelmatige wijze in het bezit is van den luchtvrachtbrief.

4) Het recht van den afzender houdt op te bestaan op het oogenblik, waarop dat van den geadresseerde begint, overeenkomstig het hieronder volgend artikel 13. Indien echter de geadresseerde den luchtvrachtbrief of de goederen weigert, of indien hij niet bereikt kan worden, herkrijgt de afzender zijn beschikkingsrecht.

Artikel 13.

1) Behoudens in de gevallen, in het vorige artikel aangeduid, heeft de geadresseerde het recht, om dadelijk na aankomst van de goederen ter plaatse van bestemming van den vervoerder te vorderen hem den luchtvrachtbrief over te geven en hem de goederen af te leveren tegen betaling van de verschuldigde bedragen en onder naleving van de bepalingen voor het vervoer, aangegeven in den luchtvrachtbrief.

2) Behoudens tegenbeding moet de vervoerder den geadresseerde dadelijk met de aankomst van de goederen in kennis stellen.

3) Indien het verlies van de goederen door den vervoerder wordt erkend, of indien de goederen na verloop van een termijn van zeven dagen, nadat zij hadden moeten aankomen, niet zijn aangekomen, is de geadresseerde gerechtigd tegenover den vervoerder de rechten te doen gelden, die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien.

Artikel 14.

De afzender en de geadresseerde kunnen ieder op zijn eigen naam al de rechten doen gelden, welke hun onderscheidenlijk bij de artikelen 12 en 13 zijn toegekend, hetzij zij handelen in hun eigen belang, hetzij in het belang van een ander, op voorwaarde, dat zij de verplichtingen, welke de overeenkomst oplegt, uitvoeren.

Artikel 15.

1) De artikelen 12, 13 en 14 doen niet te kort aan de verhouding tusschen den afzender en den geadresseerde onderling, noch aan de verhouding van derden, wier rechten afkomstig zijn, hetzij van den afzender, hetzij van den geadresseerde.

2) Elk beding, waarbij van de bepalingen der artikelen 12, 13 en 14 wordt afgeweken, moet in den luchtvrachtbrief worden ingeschreven.

Artikel 16.

1) De afzender is verplicht de inlichtingen te verschaffen en bij den luchtvrachtbrief de stukken te voegen, welke, vóór de afgifte van de goederen aan den geadresseerde, noodig zijn om aan de formaliteiten in zake douane, plaatselijke rechten of politie te voldoen. De afzender is tegenover den vervoerder verantwoordelijk voor alle schade, die het gevolg zou kunnen zijn van het ontbreken, de onvolledigheid of de onnauwkeurigheid van die inlichtingen en stukken, behoudens in geval van schuld aan de zijde van den vervoerder of van zijn ondergeschikten.

2) De vervoerder is niet gehouden te onderzoeken, of die inlichtingen en stukken juist of voldoende zijn.

HOOFDSTUK III.

Aansprakelijkheid van den vervoerder.

Artikel 17.

De vervoerder is aansprakelijk voor schade, ontstaan in geval van dood, verwonding of eenig ander lichamelijk letsel door een reiziger geleden, wanneer het ongeval, dat de schade veroorzaakte, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens eenige handeling verband houdende met het aan boord gaan en het verlaten van het luchtvaartuig.

Artikel 18.

1) De vervoerder is aansprakelijk voor schade, ontstaan in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage of van goederen, wanneer het voorval, dat de schade veroorzaakte, plaats heeft gehad tijdens het luchtvervoer.

2) Het luchtvervoer, in den zin van het vorige lid, omvat het tijdperk, gedurende hetwelk de bagage of de goederen zich onder de hoede van den vervoerder bevinden, hetzij dat dit is op een luchtvaartterrein of aan boord van een luchtvaartuig of waar dan ook in geval van landing buiten een luchtvaartterrein.

3) Het tijdperk van het luchtvervoer omvat niet eenig vervoer te land, ter zee of op binnenwateren, bewerkstelligd buiten een luchtvaartterrein. Wanneer evenwel zoodanig vervoer plaats heeft ter uitvoering van de luchtvervoerovereenkomst in verband met het inladen, de aflevering of de overlading, wordt elke schade, behoudens tegenbewijs, geacht het gevolg te zijn van een gebeurtenis, welke tijdens het luchtvervoer plaats had.

Artikel 19.

De vervoerder is aansprakelijk voor de schade, voortspruitende uit vertraging in het luchtvervoer van reizigers, bagage of goederen.

Artikel 20.

1) De vervoerder is niet aansprakelijk, indien hij bewijst, dat hij en zijn ondergeschikten alle maatregelen hebben genomen,

noodig om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was, die maatregelen te nemen.

2) Bij het vervoer van goederen en bagage is de vervoerder niet aansprakelijk, indien hij bewijst, dat de schade het gevolg is van een fout, begaan bij de besturing, bij de leiding van de vaart van het luchtvaartuig of bij de navigatie, en dat, in alle andere opzichten, hij en zijn ondergeschikten alle maatregelen hebben genomen noodig om de schade te vermijden.

Artikel 21.

1) In het geval, dat de vervoerder bewijst, dat de schuld van de getroffen persoon de schade heeft veroorzaakt, of daartoe heeft bijgedragen, kan de rechter overeenkomstig de voorschriften van de wet van zijn eigen land, de aansprakelijkheid van den vervoerder ter zijde stellen of verminderen.

Artikel 22.

1) Bij het vervoer van personen is de aansprakelijkheid van den vervoerder jegens elken reiziger beperkt tot het bedrag van honderdvijfentwintigduizend francs. In het geval, dat volgens de wet van den rechter, voor wiën de vordering wordt aanhangig gemaakt, de schadeloosstelling kan worden bepaald in den vorm van een rente, mag de hoofdsom van de rente die grens niet te boven gaan. Evenwel kan de reiziger door een bijzondere overeenkomst met den vervoerder een hoogere grens voor de aansprakelijkheid bepalen.

2) Bij het vervoer van aangegeven bagage en van goederen is de aansprakelijkheid van den vervoerder beperkt tot het bedrag van tweehonderdvijftig francs per K.G., behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, door den afzender bij de afgifte van de colli aan den vervoerder gedaan, en tegen betaling eventueel van een verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst, dat deze het werkelijke belang van den afzender bij de aflevering te boven gaat.

3) Voor wat betreft de voorwerpen, welke de reiziger bij zich houdt, is de aansprakelijkheid van den vervoerder beperkt tot vijfduizend francs per reiziger.

4) De hierboven aangegeven bedragen worden geacht betrekking te hebben op den Franschen frank, gesteld op vijf en zestig en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn. Zij kunnen in elke nationale munt in ronde cijfers omgezet worden.

Artikel 23.

Elk beding, strekkende om den vervoerder te ontheffen van zijne aansprakelijkheid of om een lagere grens vast te stellen dan die, welke in dit Verdrag is bepaald, is nietig en van onwaarde, maar de nietigheid van dat beding heeft niet de nietighed ten gevolge van de overeenkomst, welke onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.

Artikel 24.

1) In de gevallen, bedoeld bij de artikelen 18 en 19, kan elke rechtsvordering terzake van de aansprakelijkheid, op welken grond zij ook steune, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen bedoeld bij dit Verdrag.

2) In de gevallen, bedoeld bij artikel 17, zijn de bepalingen van het vorige lid eveneens van toepassing, zonder dat hiermede iets bepaald is omtrent de personen, die een vordering kunnen instellen, of omtrent hun onderscheiden rechten.

Artikel 25.

1) De vervoerder heeft niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van dit Verdrag, welke zijn aansprakelijkheid uitsluiten of beperken, indien de schade het gevolg is van zijn opzet of van schuld zijnerzijds, die volgens de wet van den rechter, voor wien de vordering wordt aanhangig gemaakt, met opzet wordt gelijkgesteld.

2) Dit recht is hem eveneens ontzegd, indien de schade onder dezelfde omstandigheden is veroorzaakt door een van zijn ondergeschikten, handelende in de uitoefening van zijn dienstbetrekking.

Artikel 26.

1) De aanneming door den geadresseerde, zonder protest, van de bagage en de goederen vestigt, behoudens tegenbewijs, het vermoeden, dat de goederen in goeden staat en in overeenstemming met het vervoerbewijs zijn afgeleverd.

2) In geval van beschadiging moet de geadresseerde protest doen aan den vervoerder onmiddellijk na ontdekking van de beschadiging en uiterlijk binnen een termijn van drie dagen voor de bagage en van zeven dagen voor de goederen, te rekenen van de aanneming. In geval van vertraging moet het protest worden gedaan uiterlijk binnen veertien dagen te rekenen van den dag, waarop de bagage of de goederen te zijner beschikking zijn gesteld.

3) Elk protest moet worden ingebracht door middel van een op het vervoerbewijs gesteld voorbehoud of door een ander geschrift, verzonden binnen den voor dat protest aangegeven termijn.

4) Bij gebreke van protest binnen de voorgeschreven termijnen is elke rechtsvordering tegen den vervoerder niet ontvankelijk, tenzij in geval van bedrog van dezen.

Artikel 27.

In geval van overlijden van den schuldenaar wordt de rechtsvordering terzake van de aansprakelijkheid binnen de door dit Verdrag aangegeven grenzen ingesteld tegen diens rechtverkrijgenden.

Artikel 28.

1) De rechtsvordering terzake van de aansprakelijkheid moet ter keuze van den eischer worden ingesteld binnen het gebied van een der Hooge Verdragsluitende Partijen, hetzij voor den rechter van de woonplaats van den vervoerder, van den hoofdzetel van diens onderneming of van de plaats, waar hij een bureau heeft, door welks zorg de overeenkomst is gesloten, hetzij voor den rechter van de plaats van bestemming.

2) De rechtspleging wordt beheerscht door de wet van den rechter, voor wien de vordering is aanhangig gemaakt.

Artikel 29.

1) De rechtsvordering terzake van de aansprakelijkheid moet, op straffe van verval, worden ingesteld binnen een termijn van twee jaar, te rekenen van de aankomst ter bestemming, of van den dag, waarop het luchtvaartuig had moeten aankomen, of van de onderbreking van het vervoer.

2) De wijze van de berekening van den termijn wordt beheerscht door de wet van den rechter, voor wien de vordering is aanhangig gemaakt.

Artikel 30.

1) In de gevallen dat het vervoer beheerscht wordt door het gestelde in het derde lid van artikel 1, en dat het bewerkstelligd moet worden achtereenvolgens door verschillende vervoerders, is elke vervoerder, die reizigers, bagage of goederen aanneemt, onderworpen aan de in dit Verdrag gestelde bepalingen, en wordt hij geacht een der partijen te zijn, die de vervoerovereenkomst hebben gesloten, voor zoover die overeenkomst betrekking heeft op het deel van het vervoer, dat onder zijn toezicht is bewerkstelligd.

2) In geval van zoodanig vervoer hebben de reiziger of zijn rechtverkrijgenden enkel verhaal op den vervoerder, die het vervoer heeft bewerkstelligd, gedurende hetwelk het ongeval of de vertraging plaats vond, behalve in het geval, dat de eerste vervoerder bij uitdrukkelijk beding de aansprakelijkheid voor de geheele reis op zich heeft genomen.

3) Indien het bagage of goederen betreft, heeft de afzender verhaal op den eersten vervoerder, en de geadresseerde, die recht op afgifte heeft, heeft verhaal tegen den laatsten vervoerder, en beiden kunnen daarenboven den vervoerder aanspreken, die het vervoer heeft bewerkstelligd, gedurende hetwelk de vernieling, het verlies, de beschadiging of de vertraging plaats had. Deze vervoerders zijn hoofdelijk aansprakelijk tegenover den afzender en den geadresseerde.

HOOFDSTUK IV.

Bepalingen betreffende gecombineerd vervoer.

Artikel 31.

1) In geval van gecombineerd vervoer, dat plaats heeft gedeeltelijk door de lucht en gedeeltelijk met eenig ander middel van vervoer, zijn de bepalingen van dit Verdrag enkel toepasselijk op het luchtvervoer, en dat slechts indien dit aan de voorwaarden van artikel 1 beantwoordt.

2) Geen bepaling van dit Verdrag belet partijen om in geval van gecombineerd vervoer in het luchtvervoerbewijs voorwaarden

op te nemen betreffende andere wijzen van vervoer, op voorwaarde, dat de bepalingen van dit Verdrag voor wat betreft het luchtvervoer worden in acht genomen.

HOOFDSTUK V.

Algemeene bepalingen en slotbepalingen.

Artikel 32.

1) Nietig zijn alle bedingen in de vervoerovereenkomst en alle bijzondere overeenkomsten, getroffen vóór het ontstaan van de schade, waarbij de partijen van de bepalingen van dit Verdrag zouden afwijken, hetzij door aanwijzing van een wet, die zou moeten worden toegepast, hetzij door een wijziging van de voorschriften betreffende de bevoegdheid des rechters. Echter zijn ten aanzien van het vervoer van goederen bedingen betreffende arbitrage toegelaten binnen de grenzen van dit Verdrag, wanneer de arbitrage plaats moet hebben binnen het rechtsgebied van de rechters, bedoeld in artikel 28, eerste lid.

Artikel 33.

Geen bepaling van dit Verdrag kan een vervoerder beletten het sluiten van een vervoerovereenkomst te weigeren of regelingen te treffen, welke niet in tegenspraak zijn met de bepalingen van dit Verdrag.

Artikel 34.

Dit Verdrag is niet van toepassing op het internationale luchtvervoer, dat bij wijze van eerste proef door luchtvaartondernemingen wordt bewerkstelligd met het oog op de vestiging van geregelde luchtlijnen, noch op het vervoer, dat in bijzondere omstandigheden buiten elke normale uitoefening van het luchtvaartbedrijf plaats heeft.

Artikel 35.

Wanneer in dit Verdrag sprake is van dagen, worden kalenderdagen en niet werkdagen bedoeld.

Artikel 36.

Dit Verdrag is gesteld in de Fransche taal in één enkel exemplaar, dat zal blijven berusten in de archieven van het Poolsche

Ministerie van Buitenlandsche Zaken, en waarvan een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift door de Poolsche Regeering zal worden overgelegd aan de Regeering van elke der Hooge Verdragsluitende Partijen.

Artikel 37.

1) Dit Verdrag zal bekrachtigd worden. De bekrachtigingsoorkonden zullen worden nedergelegd in de archieven van het Poolsche Ministerie van Buitenlandsche Zaken, dat van die nederlegging kennis zal geven aan de Regeering van elke der Hooge Verdragsluitende Partijen.

2) Zoodra dit Verdrag zal zijn bekrachtigd door vijf der Hooge Verdragsluitende Partijen, zal het tusschen deze van kracht worden op den negentigsten dag na de nederlegging van de vijfde bekrachtiging. Daarna zal het van kracht worden tusschen de Hooge Verdragsluitende Partijen, die het bekrachtigd hebben, en de Hooge Verdragsluitende Partij, die haar oorkonde van bekrachtiging zal neerleggen, op den negentigsten dag na die nederlegging.

3) Door de zorg van de Regeering van de Poolsche Republiek zal aan de Regeering van elke der Hooge Verdragsluitende Partijden de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag alsook de datum van de nederlegging van elke bekrachtigingsoorkonde worden medegedeeld.

Artikel 38.

1) De toetreding tot dit Verdrag blijft, na zijn inwerkingtreding, voor alle Staten openstaan.

2) De toetreding heeft plaats door eene kennisgeving, gericht tot de Regeering der Poolsche Republiek, die daarvan mededeeling doet aan de Regeering van elke der Hooge Verdragsluitende Partijen.

3) De toetreding wordt van kracht van af den negentigsten dag na de aan de Regeering van de Poolsche Republiek gedane kennisgeving.

Artikel 39.

1) Elke der Hooge Verdragsluitende Partijen kan dit Verdrag opzeggen door eene kennisgeving, gedaan aan de Regeering der Poolsche Republiek, die daarvan onmiddellijk mededeeling

zal doen aan de Regeering van elke der Hooge Verdragsluitende Partijen.

2) De opzegging wordt van kracht zes maanden na de kennisgeving van de opzegging en enkel ten aanzien van de Partij, die daartoe is overgegaan.

Artikel 40

1) De Hooge Verdragsluitende Partijen kunnen ten tijde van de onderteekening, van de nederlegging van de bekrachtigingsoorkonde of van haar toetreding, verklaren, dat het aanvaarden van dit Verdrag niet geldt ten aanzien van het geheel of van een gedeelte van hare koloniën, protectoraten of mandaatsgebieden, of eenig ander gebied, onderworpen aan hare souvereiniteit of aan haar gezag, of ten aanzien van eenig ander gebied onder suzereiniteit.

2) Dientengevolge kunnen Zij later, aldus los van haar oorspronkelijke verklaring, afzonderlijk toetreden voor het geheel of voor een gedeelte van hare koloniën, protectoraten, mandaatsgebied of eenig ander gebied, onderworpen aan hare souvereiniteit of aan haar gezag, of voor eenig gebied onder suzereiniteit.

3) Zij kunnen eveneens, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, hetzelve opzeggen afzonderlijk of voor het geheel of voor een gedeelte van hare koloniën, protectoraten, mandaatsgebieden, of eenig ander gebied, onderworpen aan hare souvereiniteit of aan haar gezag, of voor eenig ander gebied onder suzereiniteit.

Artikel 41.

Elke der Hooge Verdragsluitende Partijen heeft de bevoegdheid, maar zulks niet eerder dan twee jaar na de inwerkingtreding van dit Verdrag, het bijeenkomen van een nieuwe Internationale Conferentie uit te lokken, met het doel de verbeteringen na te gaan, welke in dit Verdrag zouden kunnen worden aangebracht. Zij zal zich te dien einde wenden tot de Regeering der Fransche Republiek, die de maatregelen zal treffen noodig om die Conferentie voor te bereiden.

Dit Verdrag, gesloten te Warschau op den 12den October 1929, blijft open voor onderteekening tot den 31sten Januari 1930.

(*Volgen de onderteekeningen.*)

Additioneel Protocol.

Ad Artikel 2.

De Hooge Verdragsluitende Partijen behouden zich het recht voor ten tijde van de bekrachtiging of van de toetreding te verklaren, dat artikel 2, eerste lid, van dit Verdrag niet van toepassing zal zijn op het internationale luchtvervoer, bewerkstelligd rechtstreeks door den Staat, zijne koloniën, protectoraten, mandaatsgebieden of eenig ander gebied onder zijne souvereiniteit, zijne suzereiniteit of zijn gezag.

(Volgen de onderteekeningen.)